

Novembre 2010

LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DU PÔLE DU BOURGET



Blanc Mesnil



Ville de Bonneuil-en-France



LE BOURGET



Drancy



VILLE DE DUGNY

Communauté d'Agglomération
de l'Aéroport du Bourget

LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DU PÔLE DU BOURGET

Contact : Vincent Capo-Canellas,
Maire du Bourget,
Président de la Communauté
d'Agglomération du Bourget
65, avenue de la Division Leclerc
93350 Le Bourget
Tél. : 01.48.38.82.82

Le territoire du pôle métropolitain du Bourget, un enjeu majeur du Grand Paris

Avec le Grand Paris, les villes situées autour de l'aéroport du Bourget apparaissent comme constituant l'un des territoires majeurs de la métropole parisienne de demain qui concentre de nombreux équipements d'envergure et recèle un potentiel de développement jusqu'ici inexploité. Ainsi, le Grand Paris et le futur métro automatique permettront de mettre en œuvre un projet de développement et d'aménagement ambitieux, cohérent, durable et solidaire, utile à la Métropole comme aux populations qui y vivent.

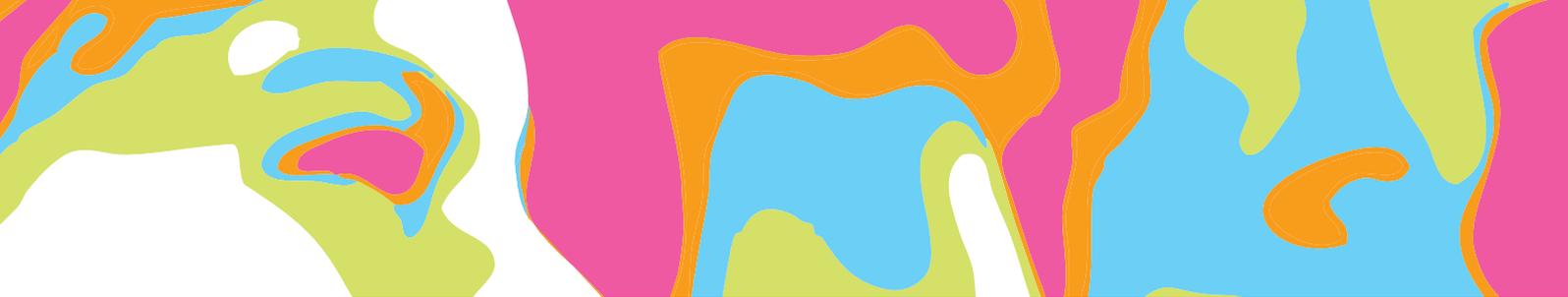
1 - Un potentiel métropolitain à valoriser et à intégrer dans la ville

À moins de 5 kilomètres à vol d'oiseau des portes de Paris, nos communes sont un cas d'école de la construction de banlieue au cours du XX^e siècle, lacérées et fragmentées par les grandes infrastructures ferroviaires et autoroutières, assemblage mal fini de grandes plaques d'urbanisation de différentes époques, de grands équipements métropolitains qui ne sont pas de véritables leviers de développement local, faiblesse des dessertes en transports en commun essentiellement organisés pour aller et revenir du centre de Paris.

Le projet de métro automatique est une opportunité que nous voulons saisir pleinement pour renouer avec l'esprit pionnier des débuts de l'aviation et la traversée de l'Atlantique par Lindbergh, le premier aviateur à franchir l'Atlantique en avion et se posa sur l'aérodrome du Bourget en 1927, et projeter nos communes vers un nouvel avenir et un nouveau développement qui renoue le fil avec les périodes les plus emblématiques de l'histoire locale.

Nous apportons à l'enjeu de construction d'un nouvel ensemble métropolitain du XXI^e siècle de **nombreux équipements utiles et nécessaires à l'attractivité et au fonctionnement de la métropole** :

- l'aéroport du Bourget, premier aéroport d'affaires européen et l'un de seuls cas au monde d'aéroport si proche des centres d'affaires et de décision de l'agglomération, qui procure près de 8 000 emplois directs et indirects, et qui peut devenir la vitrine des industries et technologies aéronautiques dont l'île de France manque cruellement ;
- le salon du Bourget, 1^{er} salon au monde des domaines aéronautique et aérospatial, qui attire plus de 1 500 000 visiteurs lors des journées grand public ;



- le parc des expositions, troisième parc d'exposition francilien et qui offre à la fois des surfaces couvertes et de plein air de grande dimension ;
- le musée de l'Air et de l'Espace, qui possède des collections uniques au monde et peut devenir l'un des 10 grands sites touristiques de l'agglomération ;
- l'aire des vents, vaste surface de plein air qui accueille tous les ans les 500 000 à 600 000 visiteurs de la Fête de l'Humanité ;
- le parc départemental de la Courneuve, écrin de verdure au cœur de la cité.

Et nous voulons que l'arrivée du métro automatique soit l'occasion de moderniser ces grands équipements pour en faire de **véritables leviers de développement local et d'emploi**, en bâtissant un nouveau contrat entre les territoires et ses entreprises et pour en faire aussi des vrais lieux de vie où se rencontrent et se mêlent populations résidentes, populations actives et visiteurs occasionnels.

Nous apportons aussi à l'enjeu de la métropole du XXI^e siècle **un double point d'appui géographique pour le développement et le fonctionnement de toute**

la partie nord de l'agglomération : nous apportons le chaînon manquant à l'axe de développement Paris-Roissy, la porte d'entrée urbaine et qualitative du Grand Paris pour tout le nord de l'Europe et les passagers de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle ; et nous apportons un puissant pôle d'échanges de transports en commun, véritable centre distributeur des déplacements et des mobilités pour toute la partie nord de l'agglomération, à la charnière des mobilités nord et sud et des mobilités d'est en ouest, entre Val d'Oise et Seine-Saint-Denis.

Et nous voulons que les gares du métro automatique soient le point de départ de la réalisation **de nouvelles centralités urbaines, ainsi que d'une amélioration significative de la vie quotidienne de nos concitoyens.**

Nous voulons enfin que les projets urbains qui seront rendus possibles par la nouvelle desserte du métro automatique s'inscrivent résolument comme **réponses aux enjeux du développement durable** et aux enseignements de la consultation internationale d'architectes urbanistes, en particulier les enjeux de compacité urbaine et d'intégration de la nature dans la ville.

2 - Une démarche originale d'élaboration d'un projet de territoire d'ambition métropolitaine et d'amélioration des conditions de vie quotidienne de nos concitoyens

Fin 2009, nos 5 villes ont lancé l'élaboration d'un projet stratégique de développement et d'aménagement de leur territoire à 20 ans, sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget, en y associant la Courneuve et de nombreux

partenaires institutionnels et économiques (Conseil Général de Seine-Saint-Denis, ADP, VIPARIS, GIFAS, EPA Plaine de France, CDC...).

La ligne directrice, en se fondant sur le levier offert par le passage du métro automatique, est de promouvoir un projet de territoire d'ensemble qui combine enjeux de développement économique, enjeux de régénération et de qualité urbaine, valorisation des activités événementielles et culturelles.

Ce projet a été élaboré avec trois des architectes urbanistes ayant participé à la consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain : Christian de Portzamparc, Jean Marie Duthilleuil et Roland Castro.

Il a confirmé l'énorme potentiel métropolitain des communes du pôle du Bourget et a fait émerger sept grandes lignes de force pour le projet de territoire :

L'Aire des Vents
vue par Roland
Castro.





- 1- **une porte d'entrée magistrale dans le Grand Paris au nord de l'agglomération** : à partir de la gare du réseau public de transport prévue au niveau du Musée de l'Air, et d'une reprise complète de l'échangeur entre l'autoroute A1 et la RN2, le carrefour Lindbergh, c'est toute la partie sud de l'aéroport qui a vocation à être réaménagée pour créer un nouvel ensemble urbain singulier ;
- 2- **un hub d'intermodalité et d'accès à l'ensemble de l'agglomération parisienne** pour les communes de l'est de la Seine-Saint-Denis et de l'est du Val d'Oise : avec la gare du réseau de transport public, le pôle d'échange RER + tangentielle nord du Bourget devient l'une des grandes gares du Grand Paris et un nouveau centre de vie et d'attractivité pour les habitants ;
- 3- **la RN2, ligne de vie du territoire** : l'ancienne route des Flandres retrouve son rôle d'artère principale de fonctionnement du territoire, entre les deux gares du métro automatique, et comme point d'appui de nouvelles liaisons est-ouest ;
- 4- **une nouvelle façade à l'ouest de l'aéroport** : depuis la future gare tangentielle de Dugny la Courneuve jusqu'à centre historique de Bonneuil en France, les anciennes emprises militaires sont une opportunité d'aménager de nouveaux espaces de développement économique liées à l'aéroport,

et donc des emplois, y compris pour les habitants de l'est du Val d'Oise ;

- 5- **de nouvelles liaisons d'est en ouest** : essentiellement organisés à ce jour par des liaisons nord Sud, les déplacements entre les communes seront développés d'ouest en est, à partir de nouvelles avenues connectées aux deux gares du métro automatique ;
- 6- **franchir les voies ferrées** entre Drancy et Le Blanc Mesnil et aménager les franges ferroviaires ;
- 7- **une stratégie de mutation progressive**, notamment pour les zones d'activités industrielles de la Molette et de Mermoz.

Christian de Portzamparc a redessiné le carrefour Lindbergh, en le transformant en une porte d'entrée magistrale au nord du Grand Paris.

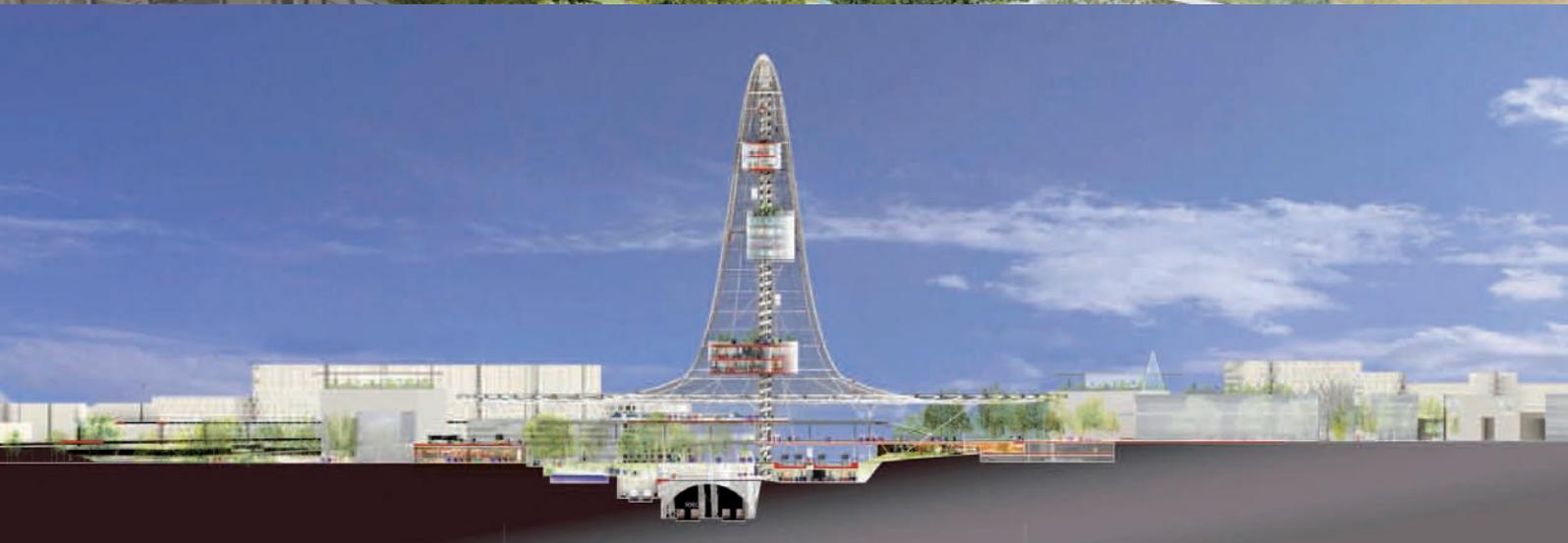
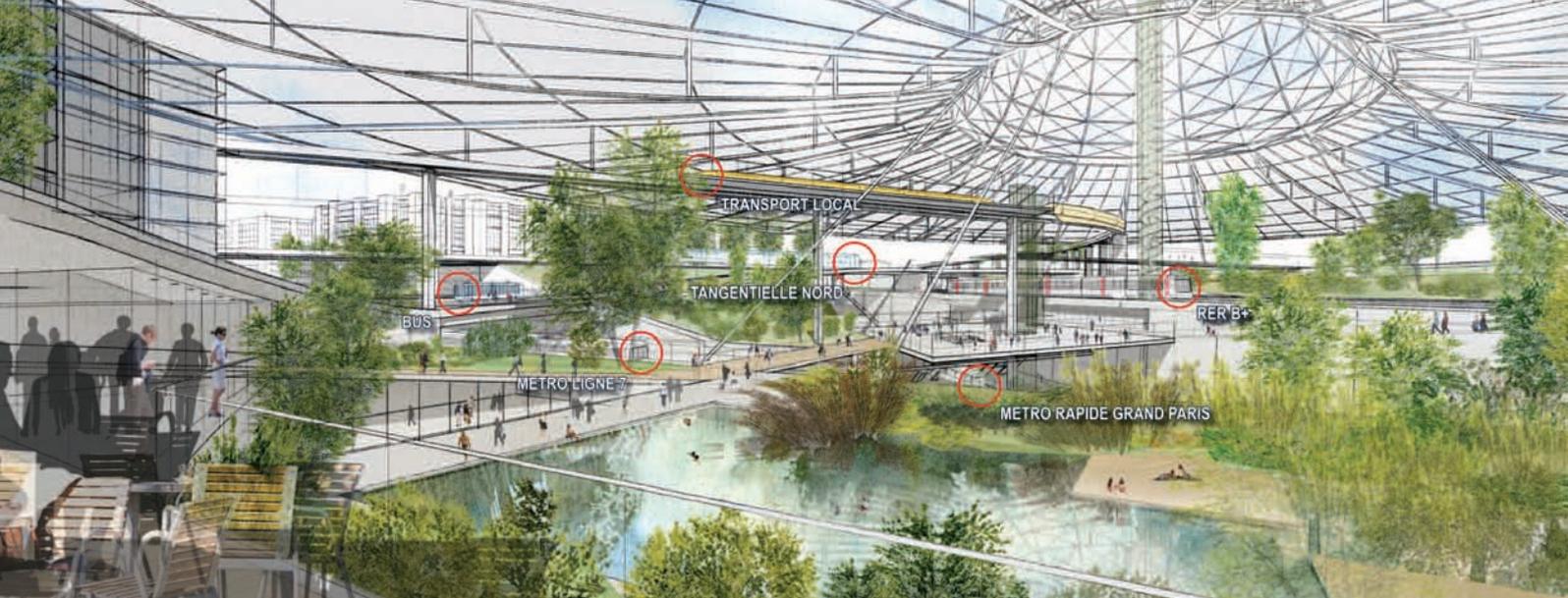
Roland Castro réaménage les franges ferroviaires, avec des promenades paysagères.



3 – Faire œuvre métropolitaine

Les 5 communes du pôle métropolitain du Bourget :

- ↳ **affirment leur soutien au projet de réseau de transport public** comme levier de développement durable de nos communes, comme élément de réponse au développement économie et à l'emploi, comme vecteur de constitution d'une culture et d'un fonctionnement métropolitain, et comme réponse durable à la marginalisation territoriale et sociale de l'Est du département de la Seine de Denis. **Elles soutiennent notamment la réalisation de la ligne rouge** du réseau de transport public qui permettra de redynamiser le tissu urbain et de désenclaver les grands quartiers en difficulté des communes de l'Est de la Seine St Denis, notamment Sevran, Clichy-sous-Bois et Montfermeil ;



L'étoile du Bourget : la future grande gare multimodale du Bourget, dessinée par Jean-Marie Duthilleul (AREP).

- ✦ affirment leur volonté de construire et mettre en œuvre un projet de développement et d'aménagement ambitieux, profitable tant à la constitution de la métropole de demain, celle des générations futures, qu'à l'amélioration des conditions de vie quotidienne de leurs habitants : elles souhaitent et revendiquent un soutien fort de l'État pour la mise en œuvre du projet de territoire, et notamment la réalisation des échangeurs autoroutiers manquants nécessaires au désengorgement de la RN2 du trafic de poids lourds ;
- ✦ demandent le prolongement de la ligne rouge du réseau primaire pour qu'elle soit terminus en gare du Bourget après avoir desservi l'aéroport, comme prévu dans le schéma actuel ;
- ✦ demandent la réalisation d'une gare supplémentaire sur la ligne rouge pour désenclaver la cité des Tilleuls, desservir les zones d'activités du Coudray et soutenir la qualification du centre-ville du Blanc-Mesnil ;
- ✦ demandent le prolongement de la ligne 7 du métro jusqu'à la gare et l'aéroport du Bourget, afin de renforcer la capacité d'intermodalité du pôle d'échanges de la gare du Bourget (RER B, Tangentielle Nord, Métro Automatique, ligne 7) et l'accès au musée de l'Air ;
- ✦ demandent la prolongation de la ligne 5 du métro depuis Pablo Picasso à Bobigny jusqu'à la gare du Bourget avec un arrêt au centre-ville de Drancy, seule ville de plus de 60 000 habitants à ne pas être desservie par une infrastructure lourde de transport en son centre ;
- ✦ demandent à ce que la localisation d'une gare TGV desservant le nord de l'agglomération fasse l'objet d'études approfondies et associant l'ensemble des communes potentiellement concernées, considérant qu'une localisation d'une gare TGV sur le pôle d'échanges du Bourget est de nature à amplifier la capacité métropolitaine du projet de territoire et les développements économiques autour de l'aéroport.